

El primer nom que va rebre aquest tren va ser “Tramvia a Vapor d’Onda al Grau de Castelló (TVOGC)”, però aleshores ja va anar forjant-se el nom popular de “la Panderola”. Així, aquest tren ha estat una de les infraestructures més importants de les comarques nord-valencianes, peça clau de l’economia d’aquest territori durant els seus 75 anys d’història.

El 1888, amb la inversió de socis capitalistes catalans, va prendre forma de tramvia a vapor un projecte que pretenia unir l’interior amb el litoral, o millor encara, amb el món exterior per a l’exportació.

La importància que va tindre en el transport de mercaderies i persones queda reflexat amb les xifres: L’any amb més quantitat de passatgers transportats (1.273.174 el 1925) la Panderola representava el 5’17% del total espanyol de les línies de via estreta. Il·lustratiu de la importància de disposar un mitjà de transport col·lectiu, econòmic, ràpid i sostenible a l’àrea de la Plana.

El traçat de les vies del ferrocarril “la Panderola”

El traçat d’aquest ferrocarril, es va realitzar en diferents etapes o trams:

El primer va ser del Grau a Castelló (1888).

El segon, de Castelló a Vila-real, passant per Almassora (1889).

El tercer, de Vila-real a Onda (1890).

El quart, de Vila-real al Grau de Borriana, passant per les Alqueries (1907). *Avui recorrerem un tram d’aquest trajecte*

El cinquè i últim de tots, de Borriana al port de Borriana (1948).

El ramal de Vila-real fins al Grau de Borriana va obtenir una denominació específica: “Ferrocarril econòmic de Vila-real al Grau de Borriana”. Les expropiacions d’aquest ramal ens indiquen que no es van aprofitar les vies públiques i el recorregut era quasi tot exterior, tot dibuixant una bella estampa en l’horta de la Plana.

“La Panderola” i la seua influència urbanística

A Vila-real, els nuclis d’ubicació de magatzems de taronja es van concentrar al voltant de les infraestructures ferroviàries: l’estació de la Panderola, el seu recorregut

per la rodalia de la ciutat (actualmentavingudes d’Alemanya i Itàlia) i l’antiga estació del Nord. Els magatzems, les serradores i una fàbrica de suc constituirien un altre pol de concentració empresarial alternatiu. Hui encara es pot intuir part d’aquell nucli industrial en algunes fàbriques abandonades.

De la Segona República fins el tancament el 1963

Amb la Segona República la Panderola passà a dependre de la 2ª Divisió de Ferrocarrils del Ministeri de Foment. Posteriorment es va aprovar un Consell Gestor de la línia. Després de la Guerra Civil el ferrocarril es gestionen mitjançant una empresa estatal que no aportarà cap innovació al funcionament d’aquest tren i el **1 de setembre de 1963** va deixar de funcionar. Què hi va influir?: La gran crisi mundial de 1929, la Guerra Civil Espanyola, les duríssimes condicions de la postguerra, poden ser les causes externes, afegides a la inadequació tècnica del material mòbil, els conflictes amb els municipis a causa dels excessius accidents i la manca d’inversions en millores.

Font: Miquel Notari (text per a una excursió del CEVR el 19/02/ 2006)

ORGANITZEN:



PATROCINA:



COL·LABOREN:



Disseny:
Josep Maria Vilanova
Josep Albiol

III VOLTA PEL TERME

“Camí de la Panderola”

VILA-REAL 9 de gener de 2011



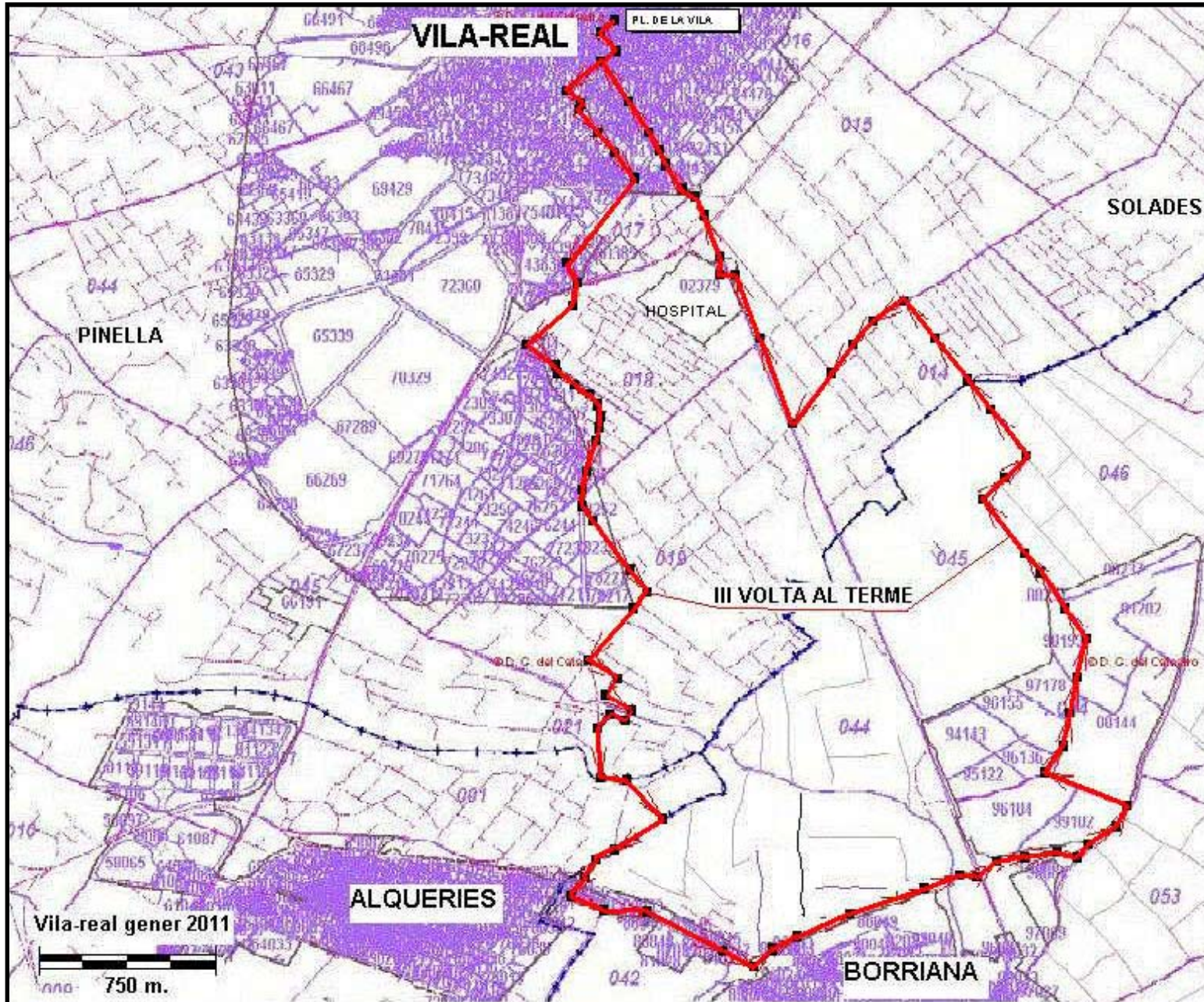
Eixida: 9 h (desde la plaça la Vila)

Recorregut: 15 km

Itinerari:

plaça de la Vila - molí de la Roqueta
camí de la Panderola - estació de les Alqueries
CV18 - camí del Cedre - quart sedeny
Hospital de la Plana - Plaça de la Vila.

III VOLTA AL TERME, CAMÍ DE LA PANDEROLA



Eixint de Vila-real al sud de la carretera N-340 a l'alçada del camí de la Roqueta trobem les primeres restes de la via.

Un poc més endavant el camí passa per davant del ferrocarril de la RENFE. Aquest camí es fa servir per accedir a nombroses parcel·les de tarongers des que l'Estat el traspassà a l'Ajuntament. Ací es quan el recorregut es fa paral·lel al ferrocarril de via ampla. Quan es desviem de la trajectòria de la línia de RENFE el recorregut pren altura i els horts apareixen en un plànol inferior, sota un metre de l'explanació.

Una vegada passem el barranc de Ràtils on encara es conserven restes del pont, tornem a trobar un camí rural transitable, només interromput pel riu Sec on ha desaparegut el pont, però on encara s'observa el basament original. Si continuem pel camí rural arribarem novament a l'asfalt.

Deixarem l'estació de RENFE de les Alqueries a la dreta i travessarem una ampla zona asfaltada sense cap pista de l'antic abaixador per a arribar a un altre camí rural que ens conduirà a Borriana. Ací la variant de Nules ens suposarà un destorb tot i que donant-li una volteta podrem aprofitar el seu carril bici per arribar a Borriana.

La tornada al poble la farem pel camí Cedre.